

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 726

Vragen van de leden **De Mos**, **Graus** en **Bontes** (allen PVV) aan de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «VS laten zich de les niet lezen in de luchtvaart»* (ingezonden 8 november 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 22 november 2011).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «VS laten zich de les niet lezen in de luchtvaart»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Deelt u de mening van de Republikeinse voorzitter van de transportcommissie van het Huis van Afgevaardigden van het Emissions Trading System (ETS), een ordinaire en illegale belastingmaatregel is? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2

Nee. Heffingen en belastingen worden van overheidswege eenzijdig vastgesteld en berekend volgens vooraf vastgelegde criteria, bijvoorbeeld het belastingpercentage en de grondslag. Bij een regeling zoals het emissiehandelssysteem (ETS) gaat het daarentegen om een marktgebaseerde maatregel, waar de prijs van een emissierecht volgens een vrije markt, op basis van vraag en aanbod tot stand komt. De prijs wordt niet door de overheid vooraf vastgelegd zoals bij een heffing of belasting en in ruil voor het betalen van de prijs krijgt de uitstoter een verhandelbaar recht op uitstoot. Bovendien worden 82% van de rechten kosteloos toegewezen aan de luchtvaartmaatschappijen. Dat het luchtvaart ETS geen heffing of belasting en conform internationale verdragen is, is bevestigd door de Advocaat-Generaal in Hofzaak C-366/10, waar ik de Kamer eerder over heb geïnformeerd (Zie brief dd. 25 oktober 2011, 21 501-08, nr. 388).

<sup>1</sup> NRC Handelsblad, VS laten zich de les niet lezen in de luchtvaart, 29 oktober 2011.

#### Vraag 3

Deelt u de mening dat de mainportfunctie van Schiphol in gevaar kan komen doordat niet-Europese vliegmaatschappijen om Europa heen zullen gaan vliegen om zo het ETS en de daarmee verbonden extra kosten te omzeilen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 3

Handhaving en versterking van de mainportfunctie van Schiphol acht ik van groot belang. In eerder onderzoek van CE Delft (Competitiveness issues for Dutch aviation from EU ETS, oktober 2008, zie Kamerstukken II 2008/09, 31 963, nr. 7, blz. 3) is geconstateerd dat de invoering van het luchtvaart ETS en de daarmee gepaarde kosten EU-hubs minder aantrekkelijk kan maken voor transfer. Dit effect is niet gekwantificeerd in het onderzoek, en zal mede afhankelijk zijn van de prijsontwikkeling van de emissierechten. Hoe groot dit effect zou kunnen zijn is moeilijk in te schatten omdat vele andere factoren hier een rol spelen.

#### Vraag 4

Hoe stroken de afwijzingen van andere landen en het standpunt van Eurocommissaris Hedegaard, om het ETS alsnog in te voeren, met het regeerakkoord waarin wordt gesteld dat «het beleid is gericht op een wereldwijde aanpak van emissiehandel zodat er een gelijk speelveld is»?

#### Antwoord 4

Invoering van het ETS is een juridische verplichting waar alle lidstaten van de Europese Unie en het Europees Parlement in 2008 mee hebben ingestemd. Dit staat echter beleid dat gericht is op de totstandkoming van een wereldwijde aanpak van emissiehandel niet in de weg. Dit is het streven van zowel de Nederlandse regering als de Europese Commissie.

#### Vraag 5

Bent u bereid om een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar de invoering van het ETS, waarin onder andere de volgende punten worden meegenomen:

- het aantal transfervluchten dat Schiphol gaat missen indien niet-Europese luchtvaartmaatschappijen om Europa heen vliegen;
- hoeveel minder passagiers Schiphol aan zullen doen;
- de economische en financiële gevolgen voor Schiphol en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen;
- hoeveel banen er hierdoor verloren gaan, zowel direct als indirect;
- in het verlengde van het hierboven genoemde; de economische en financiële gevolgen voor Nederland?

#### Antwoord 5

Ja. Bij het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid is op dit moment een onderzoek uitgezet naar de effecten van EU-ETS op de Nederlandse luchtvaart. Dit onderzoek bouwt voort op onderzoeken die destijds, bij de invoering van ETS luchtvaart, zijn uitgevoerd, zoals het onderzoek van CE Delft (zie vraag 3). Ik acht een dergelijk onderzoek van groot belang, temeer omdat de Nederlandse luchtvaartpartijen eerder hebben laten weten dat de mogelijk negatieve consequenties substantieel kunnen zijn.

#### Vraag 6

Bent u tevens bereid om met uw Europese collega's op te trekken en u gezamenlijk hard te maken voor een onafhankelijk onderzoek op internationaal niveau naar de gevolgen van de invoering van het ETS? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6

Op dit moment wacht ik op de resultaten van het KiM-onderzoek dat is gericht op de effecten voor de luchtvaart in Nederland. Tevens heb ik Europees commissaris Hedegaard (klimaat) gevraagd de mogelijke gevolgen voor de Europese luchtvaart in beeld te brengen.

Vraag 7

Bent u daarnaast bereid om, net als een groot aantal niet-Europese landen, een «joint declaration» binnen Europa op te zetten, die zich uitspreekt tegen het ETS?

Antwoord 7

Er is inmiddels sprake van een juridische verplichting waarmee alle lidstaten en het Europees parlement hebben ingestemd. Uitgangspunt was en blijft dat er een mondiaal systeem moet komen. Ik zal me daar, binnen de mogelijkheden die ik heb, voor inzetten.

Vraag 8

Denkt u dat er een reductie in de CO<sub>2</sub>-uitstoot komt door deze maatregel, wanneer vliegtuigen uit niet-Europese-landen omvliegen om niet via Europa te hoeven vliegen?

Antwoord 8

Ja, dat verwacht ik wel. Of de reductie in CO<sub>2</sub> uitstoot eventueel minder hoog zal zijn dan nu wordt verwacht, zal moeten blijken uit het onderzoek dat door KiM momenteel wordt uitgevoerd.

Vraag 9

Kunt u uitleggen waarom de Europese Commissie deze maatregel doordrukt als al gebleken is dat «vliegbelastingen» (zie de voormalige Nederlandse vliegtaks) zeer negatieve effecten hebben?

Antwoord 9

Het invoegen van luchtvaart onder het ETS is een afspraak van alle EU landen, gemaakt eind 2008 en inmiddels geïmplementeerd op Europees en nationaal niveau. Het ETS is overigens geen belasting. Zie antwoord op vraag 2 en 4.

Vraag 10

Deelt u de mening dat Europa met maatregelen als het ETS, vooral in tijden van economische teruggang, stukje bij beetje, zijn eigen economische graf graaft?

Antwoord 10

Ik blijf van mening dat – conform regeerakkoord – gestreefd moet worden naar een wereldwijde aanpak van emissiehandel zodat er een gelijk speelveld is.

Vraag 11

Wat gaat Europa doen met luchtvaartmaatschappijen die zich niet aan het ETS houden en toch op Europese bestemmingen vliegen, oftewel de wet overtreden?

Antwoord 11

Er geldt een nationaal handhavinginstrumentarium. In Nederland is gekozen voor een duale handhaving, dit betekent dat er zowel met bestuurlijke boetes als met een strafrechtelijke sanctie kan worden gehandhaafd. Als ultimum remedium kan er, volgens de richtlijn, een exploitatieverbod (een vliegverbod) worden opgelegd door de Commissie. Voor verdere toelichting over de sancties die kunnen worden opgelegd, zie MvT implementatie wet richtlijn 2008/101/EG, Kamerstukken II 2009/10, 31 963, nr. 3.

Vraag 12

Deelt u de mening dat het tekenend is voor hoe wereldvreemd Eurocommissaris Hedegaard is als zij via twitter kinderpraat als «We vertrouwen erop dat de VS het Europese recht zal respecteren, zoals de EU altijd het Amerikaanse recht respecteert» de wereld instuurt?

Antwoord 12

Nee.

Vraag 13

Bent u bereid deze vragen vóór de behandeling van de begrotingsstaten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en van het milieu en van het Infrastructuur-fonds d.d. 22 en 23 november 2011 te beantwoorden?

Antwoord 13

Ja.